

CH_VB 89.250 vom 21. März 1991

Bundesverwaltung, 1991-03-21, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.250

FR: CH_VB 89.250 du 21 mars 1991

IT: CH_VB 89.250 del 21 marzo 1991

Erwägungen

E. 21

Ich nehme an, Sie haben den Bericht der Kommission gelesen. Die Begründung der Kommissionsmehrheit - das sehen Sie, wenn Sie sie genau lesen - ist alles andere als stichhaltig. Ich nenne nur zwei, drei Beispiele: Die Kommissionsmehrheit meint, der Bundesrat müsse darüber befinden und nicht das Parlament, weil das eine kompliziertere Entscheidung sei. Ja, wenn wir über komplizierte Entscheidungen hier im Nationalrat nicht mehr entscheiden sollen, dann können wir die Sessionen ebensogut auf einen Tag verkürzen. Man sagt auch, man dürfe das nicht dem Parlament übertragen, weil man rasch reagieren können müsse. Bei generellen Höchstgeschwindigkeitsvorschriften muss man nicht rasch reagieren können. In Ausnahmefällen muss man das können. Das kann man aber im Gesetz vorsehen, wie das heute schon der Fall ist. Eine Bemerkung ist mir besonders ins Auge gestochen; deswegen zitiere ich sie. Die Kommission schreibt: «Gegen eine Festschreibung auf Gesetzesstufe spricht sodann die Gefahr, dass die Regelung der Höchstgeschwindigkeiten verpolitisiert würde.» Ob solcher Argumentation kann ich nur den Kopf schütteln. Seit wann ist Politisieren etwas Negatives? Würde man diesen Grundsatz auf unsere gesamte Tätigkeit anwenden, könnten wir das Parlament ebensogut auflösen, denn schliesslich machen wir nichts anderes, als allständig und alltäglich alle Sachen, die wir besprechen, zu verpolitisieren. Schliesslich sagt man noch, das könne man nicht machen mit Blick auf gesamteuropäische Lösungen. Da könnte ich mich einverstanden erklären. Wenn das Parlament und der Bundesrat bereit sind, bei den Tempolimiten die Lösungen unserer Nachbarn zu übernehmen, dann habe ich dagegen nichtseinzuwenden. Dann muss der Bundesrat aber auch in allen anderen Bereichen des SVG die Lösungen unserer Nachbarn übernehmen. Ich nenne das Fahrschreiberobligatorium bei den Taxis oder Velonummern, die man überhaupt nicht mehr braucht. Ich bitte Sie einfach zu überlegen, ob es nicht richtig ist, dass der Stimmbürger direkt über den Weg des Gesetzesreferendums etwas zu sagen hat. Ich bitte Sie zu überlegen, ob es nicht richtig wäre, dass wir zu Höchstgeschwindigkeitsvorschriften direkt etwas zu sagen haben. Das wäre notwendig. Dampfkessel, die keine Ventile haben, laufen Gefahr, hier und dazwischen zu explodieren. Das möchte ich verhindern. Deswegen bitte ich Sie, meinem Vorschlag zuzustimmen. Stappung, Berichterstatter: Nachdem die beiden Kommissionssprecher der Verkehrskommission entschuldigt abwesend sind, muss doch jemand hier die Mehrheit vertreten. Herr Kollega Fäh will die Höchstgeschwindigkeit für Motorfahrzeuge im Strassenverkehr im Gesetz festlegen. Diese Bestrebungen sind nicht neu. Ziemlich genau vor fünf Jahren lehnte dieser Rat eine praktisch gleichlautende Motion im Verhältnis von zwei zu eins ab. Auch der Ständerat lehnte 1984 eine Motion mit gleicher Zielsetzung, wie sie Herr Fäh im Auge hat, ab. Heute hat der Bundesrat die Kompetenz, die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge zu begrenzen. Anlässlich der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahre 1975 wurde

die Frage der gesetzlichen Regelung oder Kompetenzdelegation an den Bundesrat in unseren Räten ebenfalls sehr eingehend diskutiert. Die damals angestellten Überlegungen haben nach wie vor Gültigkeit. Die heutige Regelung hat sich bewährt und ist zweckmässig. Bei der Festsetzung von Geschwindigkeitslimiten kann nicht auf die heute leider immer noch in Verkaufs- und Marktwerbung angepriesenen Höchstgeschwindigkeiten abgestellt werden. Die Beschränkung muss mit grosser politischer Verantwortung gegenüber Mensch, Tier und Umwelt behandelt und festgelegt werden. Aber auch der Energieverbrauch spielt dabei eine sehr massgebliche Rolle. Der Schutz des Individuums und der Umwelt ist für uns wichtiger als die Freiheit, auf der Strasse «Tempo zu bolzen». Wir wissen aus Erfahrung, dass Diskussionen über Tempolimiten von gewissen Kreisen - teilweise wider besseres Wissen - immer sehr emotionell geführt werden. Wenn ich so sehe, wer sich alles als Befürworter um die Initiative Fäh schart, befürchte ich, dass man auf diesem Weg die Tempolimiten heraufsetzen will. Vor der Revision des Strassenverkehrsgesetzes 1975 war eine Geschwindigkeit von 60 km/h innerorts im Gesetz festgelegt. Nachdem die erste Euphorie für das Auto damals bereits verklungen war, erachteten Bundesrat und Parlament eine gewisse Flexibilität in der Frage der Tempolimiten als angezeigt. Damals kam es aus wohlüberlegten Gründen zur heute noch geltenden Kompetenzdelegation. Im übrigen hat der Bundesrat nicht einfach Geschwindigkeiten beschränkt. Auf Autobahnen z. B. wurden Versuche auch mit höheren Geschwindigkeiten, als sie heute zulässig sind, durchgeführt. Die zurzeit geltende Regelung hat sich bewährt und sollte ohne Not nicht geändert werden. Namens der SP-Fraktion bitte ich Sie - wie die Mehrheit der Verkehrskommission -, die Initiative Fäh abzulehnen.

Persönliche Erklärung - Déclaration personnelle Fäh: Auch wenn man Argumente zehnmal wiederholt, werden sie nicht wahrer. Ich wehre mich aber gegen die Unterstellung, ich hätte die Absicht, die Limiten zu erhöhen. Diese Absicht habe ich nicht. Ich sage noch einmal: Mir geht es nur darum, die Kompetenz von der Verordnungs- auf die Gesetzesebene zu verschieben. Auf Gesetzesebene entscheiden Sie und damit auch die Sozialdemokraten. Sie haben es dann in der Hand zu entscheiden, was geschieht - und nicht ich und auch nicht eventuelle Tempo-Erhöher oder Tempo-Verminderer. Ich bitte Sie also nochmals, meinem Vorstoss zuzustimmen. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit (keine Folge geben) 45 Stimmen Für den Antrag der Minderheit (Folge geben) 45 Stimmen Mit Stichtentscheid des Präsidenten wird der Antrag der Mehrheit angenommen Avec la voix prépondérante du président la proposition de la majorité est adoptée #ST# 90.224

Parlamentarische Initiative (Grüne Fraktion) Solidaritätspromille aus 2. Säule Initiative parlementaire (Groupe écologiste) Fonds de solidarité financé par le deuxième pilier Kategorie IV, Art. 68 GRN - Catégorie IV, art. 68 RCN Wortlaut der Initiative vom 16. Oktober 1990 Gestützt auf Artikel 21 bis des Geschäftsverkehrsgesetzes unterbreitet die grüne Fraktion folgende parlamentarische Initiative im Sinn einer allgemeinen Anregung: Das Gesetz über die berufliche Vorsorge (BVG) ist dahingehend zu ändern respektive zu ergänzen, dass aus den Kapiteln der zweiten Säule jährlich ein Solidaritätspromille in einem Fonds geäuft werden muss, aus dem generelle Einrichtungen der Alters- und Hochbetagtenbetreuung und -pflege ermöglicht werden können.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Parlamentarische Initiative (Fäh) Gesetzliche Bestimmungen über Höchstgeschwindigkeiten Initiative parlementaire (Fäh) Limitations de vitesse. Compétence législative In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin

officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991
Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrsession Session Session de
printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national
Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 16 Séance Seduta Geschäftsnummer 89.250 Numéro
d'objet Numero dell'oggetto Datum 21.03.1991 - 15:00 Date Data Seite 720-722 Page
Pagina Ref. No 20 019 743 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das
Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du
Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal
Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.